ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 20 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13 zł rocznie, 6 zł 50 gr półrocznie, 3,25 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 6 zł, zagranicą 11 zł; Półrocznie w kraju 3 zł, zagranicą 6 zł, Kwartalnie w kraju 1,50 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 9 zł, półrocznie 5 zł, kwartalnie 2 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 1 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego". również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ***. **Cena 15 gr.**

Nr. 46. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 14 grudnia 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 156

DO NASZYCH SZANOWNYCH CZYTELNIKÓW.

Wobec zwiększenia objętości naszego pisma z dn. 1 stycznia 1927 r. prenumerata wynosić będzie: rocznie 6 zł, półrocznie 3 zł, kwartalnie 1 zł 50 gr.

Rocznik 1926, wraz z przesyłką, **4 zł**; 16 numerów od 1. IX. 1925 do 1. I. 1926 — **1 zł.** **Dalsze numery wstecz, aż do 1. I. 1922 wysyłamy tylko naszym prenumeratorom i zbiorom bibljotecznym za poprzedniem porozumieniem listownem.**

Zwracamy uprzejmie uwagę Szan. Czytelników na ogłoszenie nasze na ostatniej stronie niniejszego numeru, dotyczące „Almanachu Żeglarza Polskiego" na 1927/28, którego cena zniżona dla naszych rocznych prenumeratorów na r. 1927, oraz wspólnych rocznych prenumeratorów z „Morzem" wynosi **2 zł 50 gr,** wraz z przesyłką.

Poprzednie wydania „Almanachu" (1923 i 25) są całkowicie wyczerpane.

Włocławek portem wewnętrznym.

Dotychczasowy rozwój przemysłowy Włocławka jest znany. Przemysł i handel miasta rozwinąłby się jednak w całej pełni, gdyby we Włocławku powstać mógł port wewnętrzny (na razie — przystań przy otwartym brzegu, z torem równoległym do Wisły i nowoczesnemi urządzeniami do szybkiego i taniego przeładunku masowych towarów). Wówczas przemysł, potrzebujący tanich surowców oraz połączeń jak kolejowych, tak też wodnych, mógłby się zogniskować w mieście. Zachodzi pytanie, czy budowa przystani odpowiadającej nowoczesnym wymaganiom jest możliwa tu ze względów finansowych i technicznych, oraz czy jest już potrzeba jej uzasadniona?

Przystań dla potrzeb ogólnokrajowych.

Gdyby przystań powstać miała przeważnie dla potrzeb Włocławka i okolicy, długo jeszcze na jej powstanie należałoby czekać, gdyż miasto zapewne ma wiele pilniejszych potrzeb niezaspokojonych, wymagających inwestowania kapitałów. Dlatego wypada rozważyć sprawę budowy przystani pod kątem potrzeb ogólnokrajowych.

Położenie Włocławka nad środkową Wisłą pozwala uczynić zeń znakomity punkt przeładunkowy na linji Zagłębie Węglowe — Morze.

Jak wiadomo, nasz eksport tegoroczny węgla zadał kłam teorji nierentowności frachtu łamanego kolejowo-wodnego i ok. 60 000 ton miesięcznie węgla eksportowano latem i jesienią przez port gdański, z przeładunkiem z kolei na statki rzeczne, w: Toruniu, Solcu, Kapuścisku, Bydgoszczy, Świeciu i Tczewie. Eksport ten ożywi się na nowo z wiosną, przyczem będą jeszcze czynne: Grudziądz i Gniew.

Transport ten z podwójnym przeładunkiem rozwija się świetnie mimo niedoskonałości urządzeń przeładunkowych, względnej wysokości frachtu rzecznego i drożyzny przeładunku w Gdańsku. — W bliskiej przyszłości przewiduje się polepszenie tych warunków, gdyż przystanie do przeładunku udoskonalają środki przeładunkowe, przeładunek zaś portowy będzie się odbywał poza obrębem drogiego portu gdańskiego, na Wiśle Morskiej poniżej Tczewa pływającemi kranami na statki morskie. Niezbędne roboty pogłębiania ujścia Żywej Wisły rozpocząć się mają niebawem.

Korzystne położenie dla frachtów łamanych portów rzecznych środkowej Wisły.

Drogi wodnej Śląsk-Bałtyk nie mamy i nie będziemy jej mieli wcześniej niż za lat osiem. Aż do czasu wykończenia kanału węglowego punktami przeładunkowemi rzeczno-morskiemi pomiędzy zagłębiem a Wisłą Morską poniżej Tczewa, wzgl. portem gdańskim są, lub będą, Warszawa, Płock, Włocławek Toruń i Kapuścisko pod Bydgoszczą.

Oto odległość tych punktów przeładunkowych drogą wodną od ujścia Wisły i koleją od Katowic (jako środka Zagłębia):

	Wisłą od ujścia	Koleją od Katowic	Razem
Warszawa	412 klm.	314	726
Płock-Radziwie	300	365	665
Włocławek	255	374	629
Toruń	202	431	633
Bydgoszcz	163	481	644

Z powyższej tablicy widać wyjątkowe wprost położenie korzystne Włocławka. Całkowita droga towaru z przeładunkiem w Toruniu i Bydgoszczy wprawdzie jest niewiele dłuższa, jednak większa część drogi przebywa się koleją. wobec czego Włocławek góruje w równej mierze nad Płockiem i Warszawa z jednej strony, a Toruniem i Bydgoszczą z drugiej. Budowa obwodowej kolei Kalety-Podzamcze otworzyła wprawdzie tym ostatnim portom drogę kolejową zachodnią, przez Inowrocław, jednak dopiero wykończenie linji Wieluń-Inowrocław zmniejszy kilometryczna odległość Torunia i Bydgoszczy od Katowic.

Przystań włocławska nieodzowna na wschodniej drodze południkowej ku portom morskim (przez Kutno).

Jeśli Toruń już dziś może otrzymywać pociągi węglowe od strony Włocławka i od strony Inowrocławia, to jednak, rzecz oczywista, że na wschodniej drodze przez Kutno-Włocławek nie może wytrzymać w kalkulacji przewozów porównania z Włocławkiem.

Zachodnia magistrala opiera się już dziś o Toruń, wschodnia winna się oprzeć o Włocławek.

Że rząd poważnie myśli o rozbudowie punktu przeładunkowego w Toruniu, dowodzi tego rozbudowa torów w porcie Starego Torunia, kosztem 270 tysięcy złotych, w połowie kwoty stanowiących pożyczkę miasta Torunia. Konsekwentnie rzecz biorąc, należałoby stworzyć punkt przeładunkowy kolejowo-wodny również we Włocławku, na analogicznych podstawach.

Jakiego ruchu można oczekiwać. Dalsze widoki eksportu węgla.

Szeroko rozpowszechnione jest mniemanie, iż koniec strajku angielskiego przerwie dążenie naszego węgla na Bałtyk. Zdanie zasadniczo mylne, gdyż nadprodukcja węgla i posiadanie własnego wylotu morskiego na północy zmuszają nas niezależnie od chwilowych koniunktur torować naszemu węglowi drogę na Bałtyk.

Jako najkorzystniej położony wobec zagłębia dąbrowieckiego — Włocławek może przyjąć na siebie pewną część morskiego eksportu tego węgla.

Z doświadczenia, naprędce w roku bieżącym zorganizowanego, przeładunku na bocznicach w Toruniu, Kapuściska i Tczewie liczyć można na przeładunek miesięczny z bocznicy dwutorowej nadbrzeżnej o długości przystani 300 metrów 15 000 ton miesięcznie. W miarę rozbudowy torów i zastosowania mechanicznych środków przeładunkowych 300 metrowa przystań może załadować do 40 000 ton węgla miesięcznie.

Gdzie miałaby powstać przystań?

Słaba strona projektu natychmiastowej budowy przystani jest trudność przystosowania się do nieuregulowanej jeszcze w okolicy miasta Wisły. Regulacja przewiduje odepchnięcie koryta rzeki od miasta powyżej mostu, wobec czego trudno jest obecnie już wykorzystać dla przystani bocznicę przemysłową we wschodniej części miasta. Pozostaje więc zbudować bocznicę poniżej przedmieścia Zazamcze, gdzie kierunek ruchu zajeżdżających pociągów węglowych stanowiłby naturalne przedłużenie przejścia pociągów przez stację kolei. Odległość linji kolejowej od brzegu Wisły nie przekracza tu 400 metrów, wobec czego połączenie kolejowe przystani uskuteczniłoby się jaknajmniejszym kosztem. Z licznych względów przystanie i porty rzeczne powstają poniżej miast nadrzecznych, a nie powyżej ich. Konfiguracja brzegu pod Zazamczem pozwala na urządzenie przystani czynnej przy rozmaitych wodostanach.

Nieuregulowanie Wisły.

Skutki nieuregulowania Wisły pomiędzy Włocławkiem a Szylnem nie mogą mieć decydującego wpływu na sprawę przeładunku węgla pod Zazamczem. Jak to udowodniły prace inż. M. Wojtkiewicza przy niskiej wodzie różnice wodostanów na normujących żeglugę mieliznach pomiędzy dolną Wisłą a dolną częścią środkowej nie przekraczają 15 cm. Przy większym ruchu mechaniczne pogłębianie zapewne opłaciłoby się na tym odcinku.

Przystań rządowa, miejska, czy prywatna?

Przykład licznych przystani dolnej Wisły wskazuje, iż tam, gdzie sumy inwestowane mogły być nieznaczne eksploatowały bocznice przedsiębiorstwa prywatne. Gdzie inwestycje były znaczne, wkroczył rząd, udzielając pożyczek miastom. W pośrednich wypadkach miasta popierały przedsiębiorców prywatnych. Przykłady te wskazują, że we Włocławku najwłaściwsza byłaby przystań miejska, z podtrzymaniem rządowem i możliwym udziałem eksportujących kopalni dąbrowieckich.

J. Klejnot-Turski.

Wymiary zakupionych we Francji pięciu statków handlowych.

Dla wielu z naszych czytelników są ciekawe szczegóły pomiarowe pięciu zakupionych we Francji statków jednego typu: „Poznań", „Wilno", „Kraków", „Toruń" i „Katowice". Oto są:

Długość	81,6 metr.
Szerokość	12,1 metr.
Wysokość na dziobie	6,05 metr.
Wysokość na rufie	7,25 metr.
Wysokość nadbudówek	2,30 metr.
Nośność (deadweight)	2850 ton.
Szybkość na próbach	10 węzłów.
Zagłębienie przy pełnym ładunku	5,55 mtr.
Balast wodny	385 ton.
Pojemność rufowych tanków wodnych	220 ton.
Pojemn przedniej i tylnej kończyny (piku)	115 ton.
Pojemność jam węglowych	270 ton.
w razie potrzeby można wziąść do	450 ton.
Pojemność ładowni	3411 m³.

4 winly ładunkowe po 3 tony każda.

Maszyna: Siła 1150 KM.

Ilość obrotów 82.

Średnica cyl. wys. ciśn.	460 mm.
Średnica cyl. średn. ciśn.	760 mm.
Średnica cyl. nisk. ciśn.	1250 mm.
Skok	960 mm.

2 Kotły Indret'a zakładów Caillard'a:

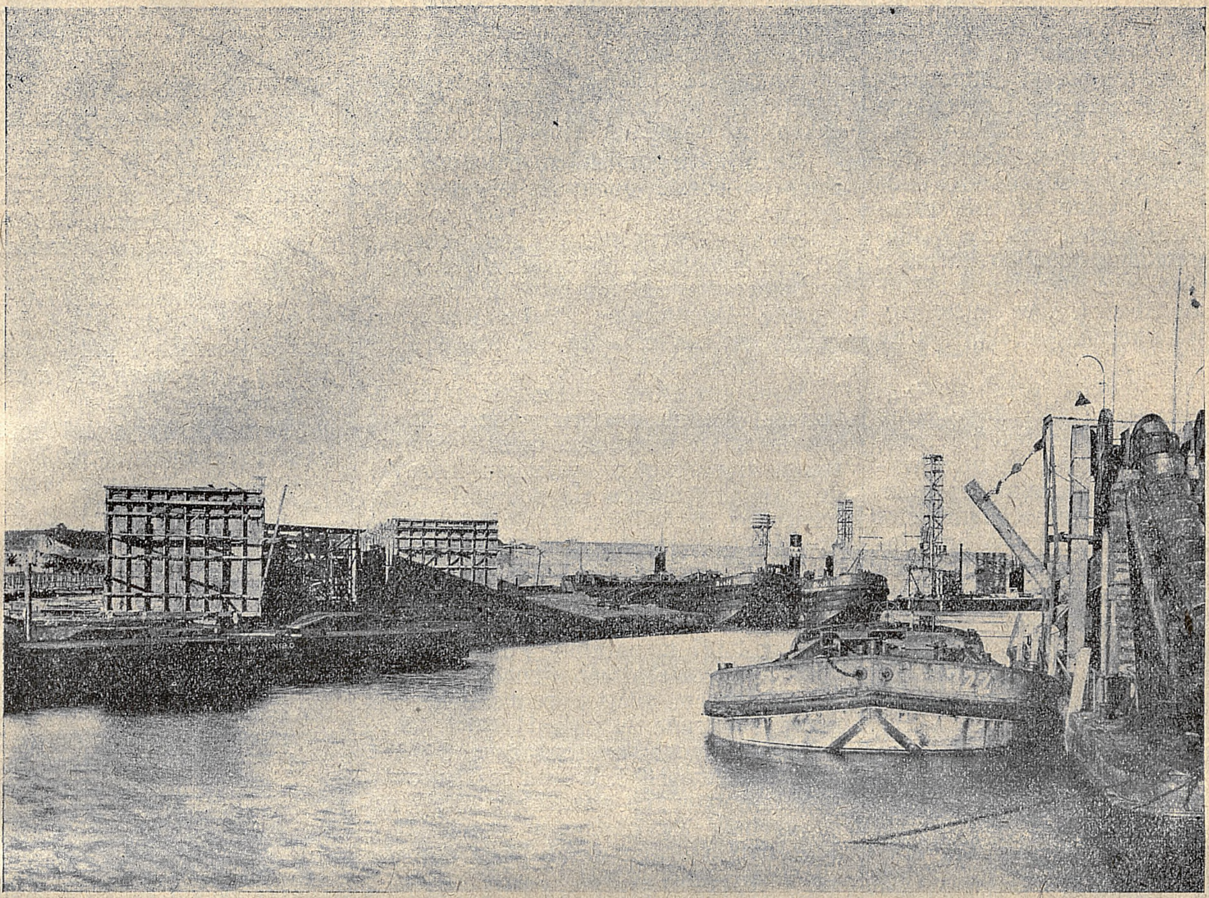
Średnica	4 m.
Długość	3,3 m.
Ilość palenisk	2.
Powierzchnia rusztów	4,4 m².
Powierzchnia paleniska	151 m².
Ciśnienie	13 kg.
Zawartość pary	8,3 m³.
Zawartość wody	17,4 m³.

Zastosowanie maszyny tłokowo-turbinowej na parowcu rybołówczym „Sirius".

W Bremerhaven—Geestemünde na stoczni Tecklenborg wbudowano na nowym parowcu „Sirius" główną maszynę tłokowo-turbinowa systemu dyrektora stoczni Wacha i prof. Bauera z Hamburga. Maszyny tłokowo-turbinowe są już oddawna w użyciu na statkach wojennych i pasażerskich. Nie stosowano ich jednak do poruszania jednego wału. Maszyna tłokowa „Siriusa" porusza wał śrubowy bezpośrednio, natomiast turbina — za pomocą sprzęgła i podwójnej redukcji szybkości przy pomocy trybów.

Para pod ciśnieniem 15 atmosfer wchodzi do maszyny tłokowej, rozwijającej 650—700 KM przy 110 obrotach na minutę. Para odlotowa wprowadza się do turbiny lub do kondensatora o ile turbina się wyłącza. Turbina ma sprzęgło hydrauliczne działające na oliwie pod ciśnieniem. Włączanie i wyłączanie odbywa się przy pomocy pompy. Ażeby wyłączyć turbinę wypompowuje się oliwę z przyrządu, przez co złączenie staje się coraz luźniejsze i turbina coraz więcej pracuje próżno. Jednocześnie przestaje się ją zasilać parą odlotową. Dla włączenia postępuje się odwrotnie: zapuszcza się turbinę przy pomocy pary odlotowej, poczem stopniowo napompowuje się oliwy do hudraulicznego sprzęgła. Dla biegu wstecz turbinę się wyłącza działając na wał tylko maszyna tłokowa, co zupełnie wystarcza.

Nowe urządzenie jest wybitnem udoskonaleniem systemu tłokowo-turbinowego. Norddeutscher Lloyd zamówił na tejże stoczni przebudowę parowca „Elberfeld", moc maszyn którego będzie z nową instalacja wynosiła 4—5000 K M.



W kanale basenu wewnętrznego Gdyni.
Po lewej stronie, na brzegu, kesony. Po prawej draga czerpakowa, wyrzucająca zawartość kubłów do szkuty portowej, w której wyczerpany materjał odholowuje się na morze i tam się wypuszcza przez otwierające się dno szkuty.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Wiadomości z zakupionych we Francji statków polskich.

Pierwszy z przyjętych statków „Poznań", po pomyślnych próbach przed Caen udał się do Cherbourga dla ładowania węgla na drogę do Gdyni. Drugi statek, „Wilno" odbył podwójną próbę z powodu lichego węgla. Następne statki w liczbie trzech również się powoli zbierają w Cherbourgu; a przybycia ich do Polski oczekiwać można w pierwszych dniach stycznia.

Komunikat o stanie lodów na Bałtyku na 13 grudnia.

Stan lodów wszędzie bez znacznych zmian. W północnej części zatoki Botnickiej żegluga do Karlsborg i Lulea ostatecznie zamknięta. Angermanälv powyżej Svanö stały lód, żegluga możliwa tylko dla mocnych parowców z silnemi maszynami.

Awaria żaglowca na naszem wybrzeżu.

Szkuta żaglowa „Leopold" należąca do Warkowca z Rewy stanęła 9-go wieczorem na mieliźnie w pobliżu Jastarni. Żaglowiec jest naładowany kamieniami dla robót przy budowie portu rybackiego w Jastarni i szybko się napełnił wodą, przez uszkodzenie na mieliźnie. Posłane do ratowania holowniki: wojenny „Krakus" i portu handlowego „Kastor" nie mogły wypompować wody i ściągnąć szkuty, z powodu burzliwej pogody i musiały powrócić do Gdyni. Liczyć się należy z możliwością całkowitego zniszczenia statku. Żaglowiec nie jest zaasekurowany, gdyż na stare statki towarzystwa nie przyjmują ubezpieczenia.

Wyratowanie „Wisły". Parowiec „Wisła", który przeszło miesiąc temu doznał awarji na morzu północnem przy wyspie Terschelling został obecnie, po uciążliwych robotach ratowniczych, ściągnięty z mielizny i oddany na stocznie holenderska do remontu.

Obydwa statki Sp. Akc. „Sarmacja" WAWEL i WISŁA, w związku z likwidacją towarzystwa, będą zapewne sprzedane zagranicą.

Wiadomości z pierwszych 5-ciu okrętów handlowych polskich. Według doniesień z Caen pierwsze dwa statki handlowe dla Polski już są przyjęte. Nazywają się „Poznań" (kpt. Łabęcki) i „Wilno" (kpt. Stankiewicz). Wszelkie pogłoski o wadliwości tych statków okazały się bezpodstawne. Statki wywarły na przyjmujących znakomite wrażenie. Około 8-go b. m. „Poznań" i „Wilno" rozpocząć miały ładowanie węgla z transportowca „Wilja" w Cherbourgu.

Trzy pozostałe statki znajdują się obecnie w drodze do Rouen i Brystolu, skąd po wyładowaniu udadzą się do Cherbourga dla dokowania. Są one w służbie morskiej niedługo: jeden — rok, drugi 6 miesięcy, trzeci 3 miesiące. Niczem nie różnią się one od „Poznania" i „Wilna".

Gdynia.

„Francuski statek towarowy w Gdyni. 6-go b. m. przybył do Gdyni franc. parowiec „Caudebec" należący do firmy „Worms i Co", po ładunek desek dębowych, które od kilku już miesięcy leżą założone na placu w gdyńskim porcie. Należy zaznaczyć iż prócz pasażerskiego statku „Pologne", który odbywa regularną komunikację między Gdynią a Hawrem, jestto pierwszy francuski parowiec, który zawinął do tutejszego portu od dłuższego czasu.

Od paru dni zostało przerwane połączenie promem między Gdynią a Oksywiem, a to z tego powodu, iż w miejscu, kędy prom przechodzi, została obecnie ustawiona do pracy draga pogłębiająca. Prom ma wkrótce otrzymać silnik benzynowy. Ma się odbyć przetarg na dostawę motoru.

Rekord załadunku węgla w Gdyni. W dniu 6-go b. m. osiągnięto nowy rekord w ładowaniu węgla, załadowując na statek „Freja" od godz. 10-ej 5 bm. do 7-ej 6 bm. 1750 ton węgla. Jednocześnie rekordowa okazała się i cała doba dająca 2 800 ton ogólnego załadowania. W dużej mierze do tak wysokiej wydajności przyczyniły się dźwigi mostowe, z których jeden pracuje przeważnie całą dobę, drugi zaś, ze względu na niedostateczną ilość dochodzącej do Gdyni energii elektrycznej, z przerwą od 16-ej do 24-ej, t. j. w czasie gdy miasto zużywa znaczną ilość prądu na oświetlenie.

Jednocześnie należy przy powyższym rekordzie zaznaczyć, że obecnie w Gdyni znajduje się faktycznie miejsce tylko na 2 statki przy nowem wybrzeżu. 3-cie, przy starem nabrzeżu, dotychczas eksploatowane obecnie stoi nieczynne, a to ze względu na brak jakiejkolwiek zastawy przy ciągłych sztormach, oraz ze względu na budowę przy niem portu rybackiego.

Wyjazd załóg na statki polskie do Francji. W dniu 9 b. m. wieczorem odjechały na pokładzie par. pasażerskiego „Pologne" do Francji załogi dalszych trzech zakupionych tam dla Polski statków handlowych, z kapitanami Bramińskim i Minzlem. Kpt. trzeciego statku, Niewiarowicz, już się znajduje we Francji.

Przybycie parowca „Navigator". W chwili obecnej ładuje w Gdyni cement., żelazo i węgiel parowiec fiński „Navigator", który przybył tu z Kotki 8 bm. Jestto trzeci z kolei statek tow. Finland—America Line, ładujący w Gdyni do Ameryki Południowej. Bierze on tym razem około 2 000 ton cementu, 500 ton szyn żelaznych i 1500 ton węgla pod kotły. „Navigator" ma około 7.000 ton nośności.

Ruch w porcie Gdyni. W ostatnim tygodniu zawinęło do naszego portu 8 parowców o łącz. ładowności 7.236 ton r. n., w tej liczbie 5 szweckich, 1 duński, 1 francuski, 1 fiński, wszystkie w stanie próżnym. Wyszło 10 statków o łącznej ładowności 5.565 t r. n., w tej liczbie 8 parowców, 1 holownik, 1 lichtuga morska. Co do narodowości było 8 szweckich statków, 1 duński, 1 francuski. Statki te wywiozły 11.243 t. węgla i 247 t. desek dębowych.

Gdańsk.

Odjazd „Wilji". Dnia 4 b. m. odjechała z portu gdańskiego, po wyładowaniu amunicji „Wilja" do Cherbourga z ładunkiem 1 000 ton węgla bunkrowego dla nowozakupionych we Francji polskich statków handlowych.

Ruch w porcie gdańskim. W ostatnim tygodniu weszły do portu gdańskiego 103 statki morskie o łącz. ładowności 63.544 t. r. n., wyszło zaś 129 statków o łącznej ładown.87.536 t. r. n.

Wśród statków na wyjściu było próżnych 15, z pasażerami i drobnica 5, z drobnicą 21, z węglem 54, z drzewem 18, z celulozą 1, z cukrem 4, z melasą 1, z naftą 3, z żelazem 1, ze zbożem 2, z końmi i inn. ładunkiem 1. Ładunek polskiego żelaza wywiózł do Japonji wielki szwecki motorowiec Nanking, o nośności 10.000 ton. Francuski parowiec Eliane L. D. o nośności 7 000 ton wywiózł ładunek polskiego cukru do Karaczi (Indje Wschodnie).

Ruch portu gdańskiego w listopadzie. Ruch w porcie ponownie się wzmógł, przewyższając znacznie ruch z października i września prawie wracając do poziomu lipca i września. Zawinęło w listopadzie 529 statków morskich o łącznej ładowności 333 045 ton r. n., odpłynęły zaś z portu 492 statki morskie o łączn. ład. 298 608 t. r. n.

Ruch towarów natomiast tylko utrzymał się na poziomie poprzedniego miesiąca, co przypisać należy chwilowemu zmniejszeniu wywozu drzewa, gdyż import zlekka się podniósł. Wywieziono: 291 000 ton węgla, 91 500 ton drzewa, (w październiku 117 600 t.) zboża 12 900 t., cukru 22 700 t., produktów naftowych 10 600 t., cementu 1 730 t., żelaza w sztabach 1 490 t., soli 1 165 t., melasy 1 127 t., parafiny 1 072 t.

We wwozie który wynosił 34 200 t. na pierwszem miejscu pozostawała jak przed tem ruda żelazna 11 950 t., dalej następowały nawozy sztuczne 8 270 t. oraz śledzie 6 440 t. Wśród reszty towarów importowych pokaźną pozycję zajął garbnik kwebracho w ilości 651 t. Jego dalsza droga wgłąb kraju odbywa się przeważnie Wisłą.

Zawinęło w listopadzie z ładunkiem: 136 parowców z 76 165 t., 1 żaglowiec z 19 t., pod balastem i próżnych: 389 parowców z 226 833 t., 4 żaglowce z 618 t., 14 lichtug morskich z 7 036 t., jako do portu ukrycia lub bunkrowania: 34 parowce z 24 268 t., 1 żaglowiec z 106 t. r. netto ładowności.

Wyszło w listopadzie z ładunkiem: 391 parowców z 248 966 t., 6 żaglowców z 589 t., 16 lichtug morskich z 9 011 t., pod balastem i próżnych: 46 par. z 17 741 t., 3 żaglow. z 57 t., 1 licht. z 473 t., jako z portu ukrycia lub bunkrowania: 29 par. z 21 771 t. r. netto ładowności.

Udział poszczególnych bander na wejściu w ciągu miesiąca przedstawiał się następująco (w tonach ładowności): statków polskich 2 378 t., gdańskich 10 697 t., duńskich 73 982 t., szweckich 78 102 t., niemieckich 84 430 t., norweskich 28 474 t., angielskich 24 521 t., francuskich 9 190 t., łotewskich 7 996 t., fińskich 7 571 t., włoskich 3 819 t., sowieckich 2 144 t., holenderskich 1 108 t., litewskich 437 t. estońskich 132 t., belgijskich 74 t.

Stosunek najwięcej uczęszczających bander: skandynawskich i niemieckiej pozostał bez zmiany. Wzmógł się nieco udział bandery fińskiej, zmniejszył się udział bandery łotewskiej.

Tczew.

Początki importu na lichtugach morskich. Tabor holowników i lichtug morskich Twa Wisła—Bałtyk, zakupionych oraz zafrachtowanych, trudnic się zaczyna również importem rudy szweckiej. Pierwszy transport rudy ładuje się obecnie w ilości 1,200 ton w porcie Oxelösund na 2 lichtugi, które wyruszą do Gdańska za holownikiem BAGATELA (ex Galata). Fakt ten ma wielkie znaczenie dla rozwoju żeglugi holowniczej pod polską banderą na Bałtyku.

Polskie nazwy holowników i lichtug morskich. Nazwy holowników morskich zakupionych przez „Wisłę—Bałtyk" ustanowiono jak następuje: „Tyran", „Rybak", „Foka", „Sambor", „Orkan", „Krakus" i „Bagatela". Wszystkie lichtugi morskie otrzymały nazwy według imion zdrobniałych męskich na ek np. „Wacek", „Janek" itd.



Kutry rybackie w porcie Helu.
Port ten, odnowiony dwa lata temu, jest znakomitem schroniskiem dla statków rybackich. Takiż port wykańcza się obecnie między wsiami Bór i Jastarnia, od strony zatoki.

Otwarcie ruchu polskich statków morskich w Tczewie. 12 grudnia o godzinie 11-ej rano, po nabożeństwie uroczystem w kościele farnym odbyło się otwarcie ruchu statków polskich w porcie morskim Tczewa w obecności Ministra przemysłu i handlu Kwiatkowskiego, wojewody pomorskiego gen. Młodzianowskiego, prezesa dyrekcji kol. gdańskiej Czarnowskiego, członków rady portu w Gdańsku Zarzyckiego i Grabskiego, gen. rez. M. Zaruskiego, nacz. wydziału portowego inż. Łęgowskiego, kdra Poznańskiego, przedstawicieli prasy, oraz licznie zaproszonych gości. Prezes zarządu towarzystwa żeglugi morskiej „Wisła—Bałtyk“. inż. Przedpełski odczytał listę zakupionych przez towarzystwo statków morskich w liczbie 21, w tem 7 holowników i 14 lichtug o nośności od 600 do 1200 ton każda. Po uroczystości otwarcia ruchu podniesiono banderę narodową na lichtugach morskich „Antek“ i „Felek“. Następnie udano się 2 holownikami Wisłą Morską ku ujściu, gdzie miano oglądać holownik morski „Orkan“. Z powodu burzliwego wiatru ograniczono się do zwiedzenia ujścia Wisły i udano się dalej przez szluzy do Gdańska. Wieczorem po powrocie koleją z Gdańska odbył się bankiet w miejscowej strzelnicy. Uroczystość tczewską uważać można za oficjalne rozpoczęcie pierwszego sezonu zimowego Tczewa, jako portu morskiego, przyczem odtąd zatrudnione będą niemal wyłącznie statki morskie pod banderą polską.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

Ceny robocizny portowej w Gdańsku, Hamburgu i Antwerpii. 8 godzin pracy robotnika w Gdańsku kosztuje 10,50 guld., w Hamburgu 7,20 marek, w Antwerpii 40 fr. belgijskich. Przeliczając na złote otrzymamy dla Gdańska 18,17 zł, dla Hamburga 15,32, dla Antwerpii 9,88 zł. Stąd widać, że Gdańsk jest pod względem robocizny już nie tylko najdroższym portem Bałtyku, lecz najdroższym portem kontynentu Europy.

Rekord kosztowności przebudowy. Anglicy sądzą, że po 20 latach w warunkach dzisiejszej konkurencji, statki powinny być przeznaczane na stare żelazo. Inaczej widać myślą niektórzy Amerykanie, skoro przebudowują obecnie parowiec „President Arthur“ o 10 tysięcy brutto, zbudowany w Szczecinie w r. 1900. Ma on po przeróbce służyć dla komunikacji pasażerskiej między Los Angelos a Hawajami. Koszta przebudowy wynoszą 2 miljony dolarów, czyli 40 funtów od tony za naprawę 26-letniego statku. Jestto niewątpliwie rekord świadczący jednocześnie o niskim poziomie techniki budowy nowych okrętów w Stanach Zjednoczonych.

ŁOTWA.

Budowa nowej latarni. Departament morski Łotwy planuje budowę nowej latarni morskiej pod Lüserort w pobliżu Windawy. Wysokość jej będzie wynosiła 15 m. W budżet przyszłego roku wstawiono 300 000 lat na budowę tej latarni.

LITWA.

Z budowy portu przy ujściu Swenty. 15 kilometrów ku północy od Połągi buduje Litwa już drugi rok port rybacki przy ujściu rzeki Swenty. Historycznie znany jest za czasów Rzeczypospolitej przedrozbiorowej port żaglowców przy ujściu rzeki Świętej (po niemiecku Hafen von Heiligena). W obecnych czasach trudno na tem otwartem miejscu zbudować nawet dobry port rybacki. Dotąd zbudowano dwa molo szerokości 2—3 metrów, z których południowe ma 330 m. długości, odcinek [illegible]nocny zaś 220 m. Szerokość wjazdu wynosi 50 m. Wiatr od strony morza łatwo wpędza znaczne masy wody do portu i czyni wjazd podczas burzy niemożliwym nawet dla żaglowców rybackich. Głębokość wjazdu — 3,5 m.

CZECHOSŁOWACJA.

Żegluga czechosłowacka Tryest—północna Afryka. Włoskie pisma donoszą o powstaniu przedsiębiorstwa żeglugi morskiej „First Czechoslovak Steam Navigation H. Zdenkovic" z siedzibą handlową w Pradze i administracyjną w Tryeście. Firma ta posiadająca już własne statki, otrzymała prawo podniesienia bandery czechosłowackiej i będzie utrzymywała żeglugę pomiędzy Tryestem a północną Afryką.

FRANCJA.

Czas — to pieniądz. Parowiec osobowy „Bernardin de St. Pierre" zbudowany dla rządu francuskiego w Bremie na mocy planu Dawesa, zawinął do Bordeaux dn. 8. 11. pod banderą niemiecką i z załogą niemiecko-francuską. Parowiec odjechał w swej nowej służbie nazajutrz, z załogą francuską.

HOLANDJA.

Pięćdziesięciolecie kanału Ymuiden. Dnia 5 listopada odbyły się w Amsterdamie i Ymuiden wielkie uroczystości z powodu pięćdziesięciolecia kanału morskiego długości 27 km., łączącego Amsterdam przez Ymuiden z morzem. Przed Ymuiden odbyła się rewja holenderskiej floty wojennej i handlowej, oraz przedstawicieli obcych marynarek.

ESTONJA.

Zatonięcie żaglowca. Estoński szkuniec Uku, 395 ton netto, zginał na Bałtyku.

Stacje ratunkowe Estonji. Na wybrzeżach i wyspach Estonji istnieje obecnie 28 stacji ratunkowych. Z tych stacyj 18 ma łodzie ratunkowe, 7 łodzie ratunkowe i sanie żaglowe, 3 mają wyłącznie sanie żaglowe. Te trzy ostatnie (Hapsal, Kuresaar albo Arensburg i Helterma) leżą nad wsuniętemi w ląd zatokami, gdzie latem pomoc prywatna jest zapewniona. Tylko 2 stacje mają aparat racowy do strzelania sznurem. Są to Paldiski (Port Bałtycki) i Osmussar przy wejściu do zatoki fińskiej, gdzie blisko brzegu jest głęboko, a morze rzadko zamarza. Pierścieni ratunkowych stacje nie mają z wyjątkiem stacji rewelskiej (Tallinn), położonej przy wejściu do ruchliwego portu.

NIEMCY.

Druga podróż „Barbary" do Włoch. Druga podróż rotorowca „Barbara" do Włoch dała według sprawozdania właścicieli wyniki znacznie lepsze niż pierwsza. Rotory były ciągle w ruchu, pozwalając utrzymać pełną szybkość przy pracy motorów głównych w pół siły. Powstaje więc oszczędność w paliwie

BELGJA.

Ruch portu Antwerpji w listop. 1926 r. W miesiącu listopadzie zawinęło do portu Antwerpji 1100 statków morskich o łącznej ładowności 2 036 410 ton rej. netto (w tem 11 żaglowców o ł. ład. 3292 t. rej. netto). W tymże miesiącu r. 1925 cyfry te przedstawiały się następująco: 859 statków (1.758.683 t.), w tem 7 żaglowców (388 t.) W. r. bieżącym notujemy wzrost ruchu o 241 statków i 277.727 ton. Tonaż średni statku wynosił w listopadzie 1836 ton. W pierwszych 11 miesiącach roku wzrost ruchu wynosi 1488 statków i 2 495 919 ton. Dnia 14 listopada obchodzono wejście 10 000-cznego statku w roku.

Wśród statków które zawinęły w listopadzie było 551 angielskich, 155 niemieckich, 80 belgijskich, 64 norweskie, 58 holenderskich, 49 francuskich, 40 szweckich, 36 duńskich, 16 amerykańskich, 10 fińskich, 7 japońskich, 7 łotewskich i t. d.

Z prasy.

„The Polish Economist" nr. 6. Starannie wydane i bogato ilustrowane pismo w języku angielskim, informujące zagranicę o stanie gospodarczym kraju. W zeszycie 6-ym, jak i w miesiącach poprzednich, poza artykułami poświęconemi poszczególnym gałęziom przemysłu i handlu polskiego, poruszone zostały zagadnienia bieżące, tytuły niektórych artykułów podajemy poniżej: „Review of the economic situation in September", „Polish reply to the bankers Manifesto", „Competition between the Baltic ports", „Public credits in Poland", „The production of iron" i inne.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

(1—8 grudnia).

1 gr.: szw. hol. Holger 15 z licht. Halsta III 473 do Malmö (P. A. M).

2 gr.: szw. par. Elisabet 568 do Göteborga (P. A. M.). szw. par. Fyrileif 495 do Sprängsviken (Bg).

4 gr.: szw. par. Ribersborg 723 do Sztokholmu (P. A. M).

5 gr.: szw. par. Gusten 345 do Helsingborgu (P. A. M.), duń. par. Bogö 728 do Göteborga (P. A. M.).

6 gr.: szw. par. Freya 711 do Malmö (P. A. M.).

8 gr.: szw. par. Emil R. Boman do Sundsvallu (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 11 243 tony węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdyński. (1—8 grudnia).

6 gr.: fr. par. Caudebec 796 do Dunkerki (Worms).

Statek powyższy wywiózł 247 ton desek dębowych.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.
(1 – 7 grudnia).

1 gr.: duń. par. Olga 463 do Dieppe (Rhd), szw. par. Hildur 1168 do Gävle (B i S), niem. par. Finnland 246 do Sztokholmu (D — S), duń. par. Gudrun 875 do Aberdeen (Bg), niem. par. Lena 550 do Ystadu (Pwe), szw. par. Ethel 708 do Sztokholmu (B i S), niem. par. Eduard 574 do Helsingforsu (Bg), fsk. par. Meta 1 018 do Kotki (Wolff), szw. hol. Balder z licht. Fenja 569 i Kelsö 813 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Kalmarsund 1,1 do Kalmaru (B i S), szw. par. Framnaes 590 do Limhamnu (Bg), szw. par. Arnold Bratt 746 do Göteborga (B i S), łot. par. Sigulda 1260 do Rygi (D — S).

2 gr.: szw. par. Heros 652 do Malmö (Bg), łot. par. Emmy 705 do Helsingforsu (B i S), niem. par. Frithjof 1017 do Leningradu (Bg), szw. par. Lord 927 do Sztokholmu (B i S).

3 gr.: duń. par. Knut Villemoes 860 do Esbjergu (Rhd), niem. par. Trave 446 do Pargasu (Art., norw. par. Orion 499 do Moes (B i S), szw. par. Hanna 293 do Simrishamnu (Bg), szw. par. Asta 1089 do Sundsvallu (B i S), duń. par. Ulla 464 do Pargasu (Bg), szw. par. Oswin 741 do Malmö (B i S).

4 gr.: norw. par. Ragnvald Jarl 1 091 do Kotki (Bg), szw. par. Bugmila 975 do Tramforsu (Art), niem. par. Marianne 472 do Kopenhagi (Rhd), niem. par. Gunther 884 do Bordeaux (B i S), szw. par. Gudrun 485 do Halmstadu (B i S), duń. par. Alf 1 374 do Kopenhagi (Bg), duń. par. Karin 731 do Narsey (Rhd), duń. par. Ulfs 480 do Wiborga (B i S), duń. par. Aalborg 723 do Rygi (Rhd), szw. par. Aros 493 do Landskrony (Scand. Lev. L.), szw. par. Scandia 823 do Helsingborga (B i S).

5 gr.: norw. par. Lilly Margarete 360 do Rygi (B i S), szw. par. Ernst 879 do Sztokholmu (B i S), duń. par. Victoria 1 160 do Kopenhagi (Linja Polsko-Skandynawska), szw. par. Bris 1 149 do Hallviku (B i S).

6 gr.: niem. par. Robert 685 do Gävle (B i S), szw. par. Ture 295 do Landskrony (Linja Polsko-Skandynawska), duń. par. Wendia J. Ick), szw. par. Forsvik 698 do Varbergu (B i S), duń. par. Erindring 425 do Sables Dolonne (Bornhold), szw. par. Hildegard 715 do Malmö (B i S), szw. par. Botte 878 do Sztokholmu (B i S).

7 gr.: szw. par. Gamma 437 do Malmö (Shaw), gd. hol. Ernst 58 z licht. Danzig I 579 i Danzig II 596 do Norrköpingu (B i S), szw. par. Ilse 298 do Stromstadtu (B i S), szw. par. Gunnar 703 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Koster 548 do Degershamnu (Bg), norw. par. Herfinn 484 do Egesundu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 86 950 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.
(1—7 grudnia).

1 gr.: duń. par. Enich Heden 406 do Mälar (Wolff), duń. żagl. Solon 211 do Plymouth (Gw).

2 gr.: duń. par. Grönland 887 do Amsterdamu (D — S), ang. par. Dewstone 793 do Hull (Shaw).

3 gr.: norw. par. Ryvarden 649 do Rouen (Bg), duń. par. Jägersborg 727 do Kjöge (Bg), duń. par. Lilleborg 861 do Prestonu (861), niem. par. Septima 823 do Gandawy (D — S).

4 gr.: niem. par. Glückauf 600 do Dordrechtu (Bg), duń. par. Manö 823 do Hull (Bg), norw. par. Granli 1 258 do Southamptonu (Bg), niem. par. Ester 245 do Folkestone (Rhd).

5 gr.: niem. par. Desia 265 do Antwerpji (Rhd), niem. par. Undine 672 do Rouen (Linja Polsko-Skandynawska), szw. par. Siva 831 do Rouen (Linja Polsko-Skandynawska).

6 gr.: norw. par. Doravore 659 do Londynu (Shaw), niem. par. Sensal 309 do Gävle (B i S), ang. par. Sesto 1 048 do Tynedocku (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 46 500 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.
(1—7 grudnia).

2 gr.: niem. żagl. z mot. Ingeborg 84 do Malmö (Bg), niem. par. Stadt Stolp 147 do Kalmaru ze zb. i tow. (Gw).

4 gd.: niem. par. Elisabeth 287 do Antwerpji (Pw).

Statki powyższe wywiozły łącznie 950 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.
(1—7 grudnia).

1 gr.: szw. mot. Fringilla 226 do Sztokholmu (B i S).

2 gr.: fsk. par. cyst. Frama 93 do Oslo (Scharenbg).

5 gr.: szw. par. Göta 679 do Göteborga (Bi S).

7 gr.: fr. par. Eliane L. D. 2 445 do Carachi (Rhd), gd. par. F. G. Reinhold 706 do Rotterdamu z cukr. i tow. (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 7 600 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.
(1—7 grudnia).

2 gr.: szw. mot. cyst. Naitea 106 do Göteborga z nafta (Thor Hals).

4 gr.: duń. par. cyst. Dania 588 do Sztokholmu z ropa gazowa (B i S).

5 gr.: niem. par. cyst. Mariame 582 do Rygi z nafta (B i S).

7 gr.: szw. mot. cyst. Naitea 106 do Göteborga z nafta (Thor Hals).

Statki powyższe wywiozły łącznie 2 100 ton prod. naftowych.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański. (1—7 grudnia).

2 gr.: szw. par. Tyr 432 z Oskarshamnu z żużlem (B i S).

4 gr.: norw. par. Sindbad 625 z Gävle z wiorami żelaznymi (B i S), niem. par. Gringerde 406 z Aarhus z żelastwem (B i S).

6 gr.: gd. par. Balticum 364 z Oxelösundu z ruda żelazna (B i S).

Statki powyższe przywiozły łącznie 4 200 ton subst. mineralnych.

Ruch tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie listopada.
(w tonach)

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 92 538, sól 160, parafina 56, cement 624, oleje 1862, soda 409, koks 300, asfalt 20.

Prod. roślinne: jęczmień 1759, żyto 3280, pszenica 200, ów. strączkowe 608, słód 14, cukier sur. 1890, rafinada 8 062, drzewo 21 910, koniczyna 148, smoła drzewna 284, mąka pastewna 171, melasa 457, otręby 199, rzepak 28, mak 11, kartofle 105.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 154, bydło żywe 17, skóry 53, mąka kostna 125.

WWÓZ: **Prod. mineralne:** fosforyt 5 230, kamienie 185, siarka 15, ruda żelazna 850, żeliwo 14, żelazo 253, cyna 6, maszyny 18.

Prod. roślinne: kukurydza 15, ryż 411, żywica i kalafonja 86, oleje 537, bawełna 5, garbnik kwebracho 98.

Prod. zwierzęce: śledzie sol. 3 456, tłuszcze 131, skóry sol. 123, wełna sur. 2.

Wodostany Wisły.

Grudzień	4	5	6	7	8	9	10
Kraków	−223	−224	−224	−227	−227	−228	−225
Zawichost	113	104	107	104	115	110	104
Warszawa	151	144	143	139	132	126	128
Płock	146	136	130	129	124	115	114
Toruń	177	171	155	141	138	131	121
Fordon	188	184	171	158	148	144	138
Tczew	174	171	164	152	132	116	112
Ujście (Schiewenh.)	220	248	240	232	226	254	238

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
7. 1.	z Le Havre	do Le Havre	8. 1.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
29. 1.	„ „	„ „	30. 1.	„	

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
19. 12.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	23. 12.	Estonia	Balt. America Line
7. 1.	„ Nowego Jorku	„ Nowego Jorku	11. 1.	Lituania	„
24. 12.	„ Lipawy	„ Londynu	17. 12.	Baltara	United Balt. Corp.
10. 12.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	21. 12.	Batriger	„
14. 12.	„ Rygi	„ Londynu	24. 12.	Baltannic	„
28. 12.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	28. 12.	Baltara	„
31. 12.	„ Lipawy	„ Londynu	31. 12.	„	„

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.